

МИРОВАЯ ЭКОНОМИКА

GLOBAL ECONOMY

УДК 339.18

МОДЕЛИРОВАНИЕ ВЛИЯНИЯ ИНВЕСТИЦИЙ НА РАЗВИТИЕ ИННОВАЦИОННЫХ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ТЕХНОЛОГИЙ

Нигора Тулкуновна Талипова, Рамина Алишеровна Назаралиева

Филиал Российского экономического университета имени Г. В. Плеханова,

г. Ташкент, Республика Узбекистан

Аннотация. Введение. В статье рассматриваются особенности инвестиционной деятельности в сфере инновационных логистических технологий, направленных на развитие глобальных и национальных цепей поставок. Обоснована необходимость комплексного подхода к оценке инвестиционных проектов в логистике с учётом экономических, технологических, институциональных и экологических факторов. Проведён сравнительный анализ структуры логистических инвестиций в России, Германии, Китае и США. Выделены ключевые проблемы: ограниченность методологической базы оценки проектов, слабая вовлечённость частного сектора, а также недостаточная координация между участниками логистических цепей. Предложены направления совершенствования инвестиционной политики, включая развитие государственно-частного партнёрства, усиление роли информационных технологий и обеспечение устойчивости и безопасности логистических процессов.

Методы. В исследовании использованы методы системного и структурно-функционального анализа, сравнительное страновое исследование, метод экспертных оценок, корреляционный и визуально-графический анализ статистических зависимостей. Основу эмпирической части составили обобщённые статистические данные по инвестициям в логистическую инфраструктуру и цифровизацию логистики в ведущих странах мира.

Результаты. Выявлены особенности распределения инвестиций в логистическую инфраструктуру и подтверждена высокая корреляция между инвестициями и ростом логистических мощностей. Основными драйверами инвестиционной активности выступают мо-

дернизация транспорта, развитие складской и информационной инфраструктуры. Показано, что отсутствие единой методики оценки и слабая координация ограничивают эффективность инвестиций. Предложены меры по усилению взаимодействия государства и бизнеса и расширению применения цифровых технологий в цепях поставок.

Ключевые слова: инвестиции, логистика, инновационные технологии, цепи поставок, транспортная инфраструктура, цифровизация, информационные системы, безопасность.

UDC 339.18

MODELING THE IMPACT OF INVESTMENTS ON THE DEVELOPMENT OF INNOVATIVE LOGISTICS TECHNOLOGIES

Nigora T. Talipova, Ramina A. Nazaralieva

Tashkent branch of the Plekhanov Russian University of Economics named after G. V. Plekhanov,
Tashkent, Republic of Uzbekistan

Abstract. Introduction. The article examines the features of investment activities in the field of innovative logistics technologies aimed at developing global and national supply chains. The need for an integrated approach to assessing investment projects in logistics is substantiated, taking into account economic, technological, institutional and environmental factors. A comparative analysis of the structure of logistics investments in Russia, Germany, China and the United States is conducted. Key problems are identified: limited methodological base for project assessment, weak involvement of the private sector, as well as insufficient coordination between participants in logistics chains. Directions for improving investment policy are proposed, including the development of public-private partnerships, strengthening the role of information technology and ensuring the sustainability and security of logistics processes.

Methods. The study used methods of system and structural-functional analysis, comparative country study, expert assessment method, correlation and visual-graphical analysis of statistical dependencies. The empirical part is based on generalized statistical data on investments in logistics infrastructure and digitalization of logistics in the leading countries of the world.

Results. The features of the distribution of investments in logistics infrastructure are revealed and a high correlation between investments and the growth of logistics capacities is confirmed. The main drivers of investment activity are transport modernization, development of warehouse and information infrastructure. It is shown that the lack of a unified assessment methodology and weak coordination limit the effectiveness of investments. Measures are proposed to strengthen the interaction between the state and business and expand the use of digital technologies in supply chains.

Keywords: investments, logistics, innovative technologies, supply chains, transport infrastructure, digitalization, information systems, security.

Введение. В условиях глобализации и обострения конкурентной среды инновационный потенциал становится ключевым фактором экономического развития, наряду с традиционными ресурсами. Одним из стратегически значимых направлений повышения конкурентоспособности национальных экономик выступает развитие современной транспортной и логистической инфраструктуры, что рассматривается как действенный механизм смягчения кризисных явлений и обеспечения устойчивого роста.

В ряде стран, включая США, всё чаще высказываются опасения относительно недостаточной инфраструктурной базы, необходимой для эффективного конкурирования с динамично развивающимися экономиками, такими как Китай и Индия [15]. На фоне ускорения темпов международной торговли возникает несоответствие между существующим уровнем транспортной инфраструктуры и растущими потребностями глобального рынка.

За последние десять лет доля внешнеторгового оборота (экспорта и импорта) в структуре ВВП развитых стран удвоилась. Одновременно наблюдается значительный рост логистических издержек с 8,6 % ВВП в 2014 году до 11,9 % в 2024 году. Это вызывает обеспокоенность у логистических компаний, стремящихся к оптимизации затрат и повышению эффективности поставок [4].

Особую роль в развитии логистических систем играют транснациональные корпорации, выстраивающие сложную сеть взаимодействий с поставщиками и подрядчиками в рамках глобальных цепей поставок. Это влияет не только на перераспределение инвестиционных потоков, но и на долгосрочные экономические эффекты, связанные с устойчивостью и эффективностью этих цепей.

Анализ динамики индекса участия в глобальных цепочках поставок за 2014–2024 годы (рис. 1) [14] демонстрирует возрастающую зависимость мировой торговли от эффективности функционирования логистических структур.

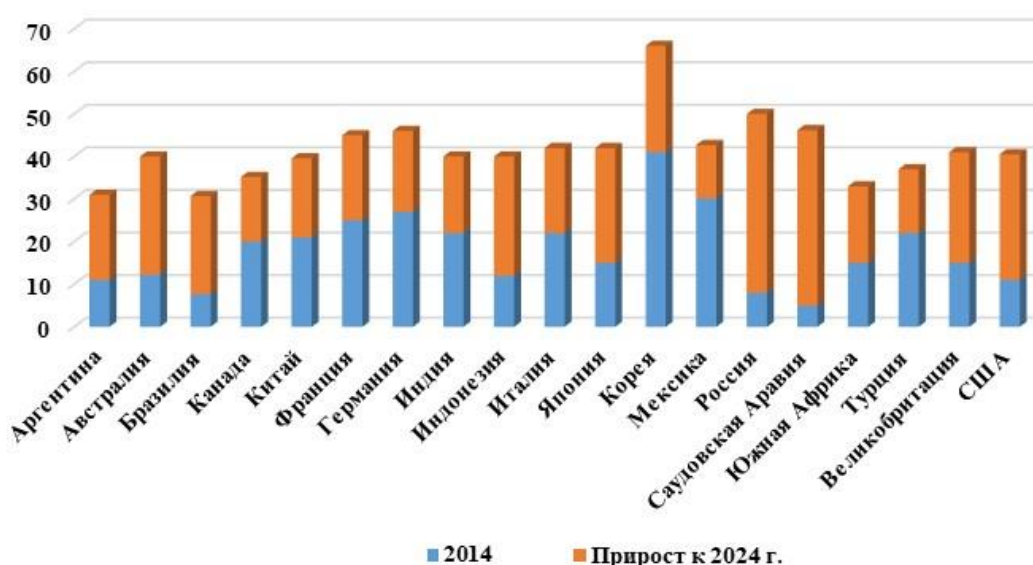


Рис. 1. Индекс участия стран мира в глобальных цепях поставок в 2014 и 2024 г.

Инвестирование в развитие цепей поставок способствует расширению инфраструктурных возможностей, внедрению инновационных видов транспортировки и созданию интегрированных логистических центров, обеспечивающих управление перемещением грузов на дальние расстояния. Использование современных цифровых и инженерных решений позволяет существенно сократить логистические издержки, повышая общую эффективность цепей поставок и обеспечивая дополнительную прибыль для всех участников международной торговли [11].

Государство играет ключевую роль в инвестиционной поддержке логистической отрасли, выступая как гарант и инициатор капиталоемких инфраструктурных проектов. Основным инструментом здесь остаются целевые капитальные вложения в транспортные узлы, коридоры и цифровую инфраструктуру. Однако устойчивое и сбалансированное развитие возможно лишь при активном участии частного сектора, особенно в части оперативного управления и внедрения гибких логистических решений.

Особое значение в последние годы приобретает развитие малых и средних предприятий (МСП) в транспортно-логистической отрасли. Привлечение прямых частных инвестиций в этот сектор стало одним из ключевых факторов ускоренного роста и диверсификации глобальных цепей поставок. МСП демонстрируют высокую адаптивность и инновационность, что способствует формированию более гибких и устойчивых логистических моделей (рис. 2) [9; 16].

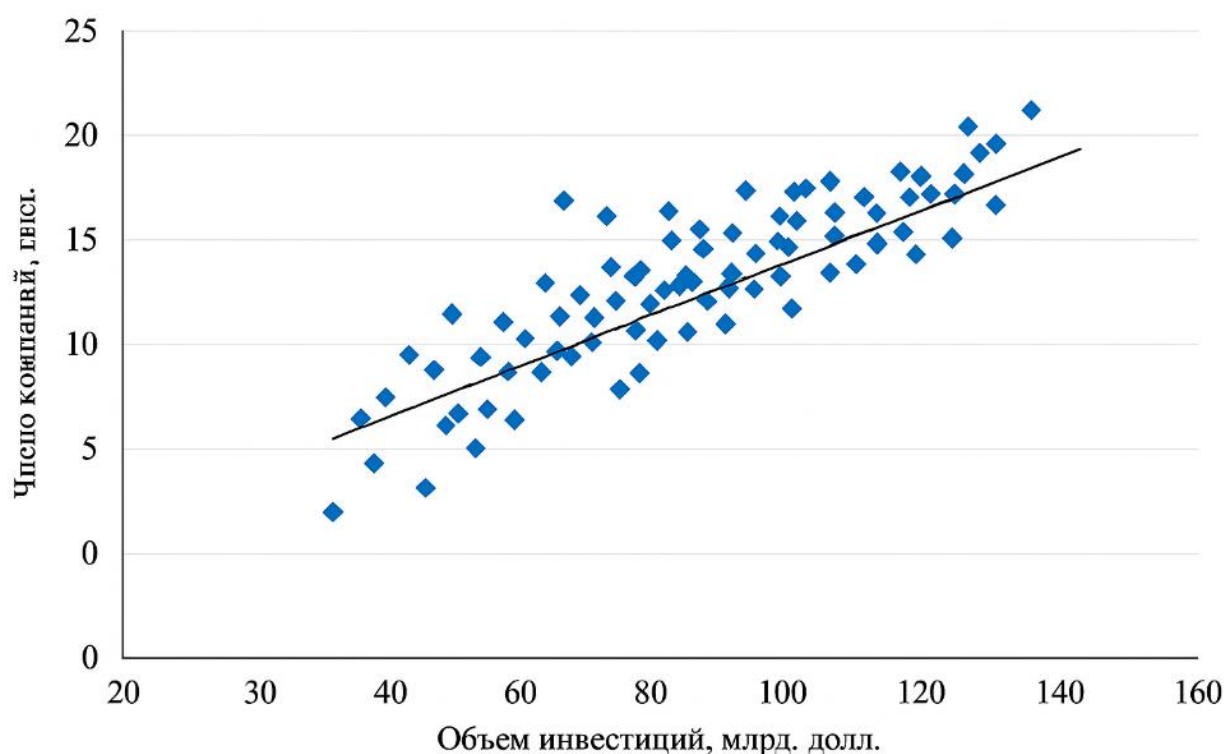


Рис. 2. Корреляция между объемом инвестиций в логистические технологии и числом компаний

С ростом объёмов инвестирования в транспортно-логистическую отрасль наблюдается расширение участия компаний в международных цепях поставок. Инвестиционные потоки, направленные на развитие цепей поставок, существенно различаются как по направлениям, так и по структуре капитальных вложений, отражая особенности логистических систем различных стран. Рассмотрим шесть основных направлений инвестирования в логистическую инфраструктуру на примере России, Германии, Китая и США. В России приоритетным направлением инвестиций являются объекты транспорта, на которые приходится 27 % общего объема вложений в отрасль, а также объекты дорожной инфраструктуры (кроме складов) – 24 % (рис. 3) [7; 13]. Такая структура объясняется высоким уровнем износа основных фондов транспортных организаций и необходимостью обновления подвижного состава в условиях активного роста международных перевозок.

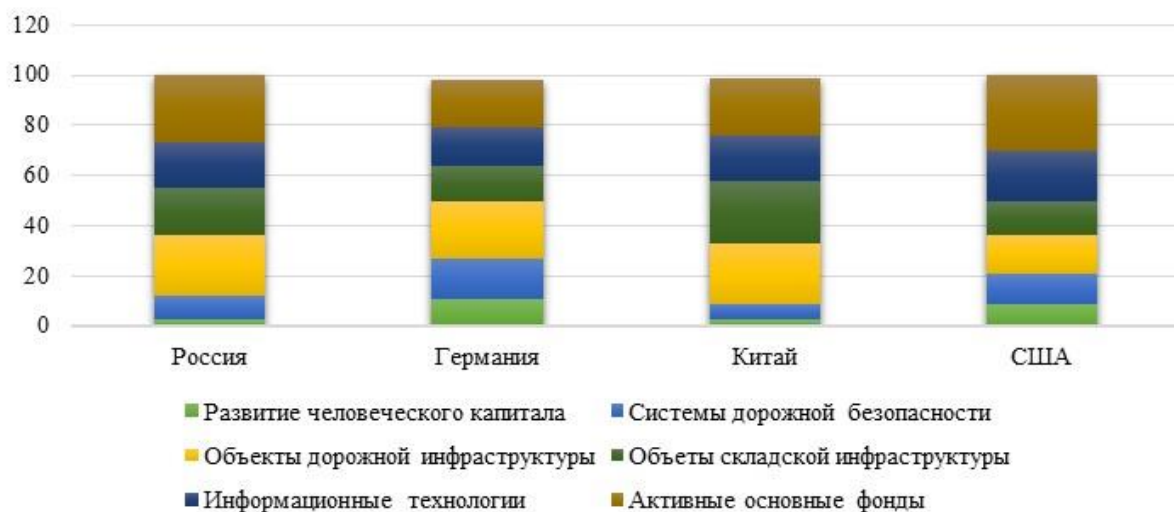


Рис. 3. Структура инвестиций в развитие транспортно-логистической отрасли по данным на 2024 год

В Германии наблюдается более сбалансированная структура распределения: 21 % инвестиций направляется на дорожную инфраструктуру, по 19 % – на объекты транспорта и информационные технологии, что соответствует стратегии страны по цифровизации логистики и устойчивому развитию. Китай делает ставку на развитие складской инфраструктуры (25 %) и другие объекты дорожной инфраструктуры (24 %), реализуя масштабные инициативы по созданию логистических хабов в рамках проекта «Один пояс, один путь».

В США доминирующей статьёй расходов остаются вложения в дорожную инфраструктуру (27 %), что обусловлено необходимостью модернизации устаревшей автодорожной сети и мостов, большая часть которых была построена ещё в середине XX века [2; 6].

Различия в инвестиционных приоритетах обусловлены как текущим состоянием логистических систем в этих странах, так и их долгосрочными стратегическими ориентирами, а также национальными инфраструктурными вызовами.

Развитие складской инфраструктуры в Китае демонстрирует значительное отставание её пропускной способности от масштабов внешнеторгового оборота страны, что обусловило приоритетное направление инвестиций в данном секторе. Преобладание вложений в складскую логистику свидетельствует о начавшейся фазе модернизации логистических технологий в Китае. Аналогичную взаимосвязь между существующими проблемами транспортно-логистического комплекса и структурой инвестиционной активности можно проследить и в других странах: инвестиционные потоки, как правило, направляются в наиболее уязвимые сегменты инфраструктуры [8].

Отдельного внимания заслуживает значительная доля инвестиций, направляемых на развитие информационных технологий в управлении цепями поставок. Это соответствует общемировой тенденции, связанной с усложнением, ускорением и усложнением логистических процессов как на глобальном, так и на национальном уровне.

Обеспечение эффективного контроля, координации и прозрачности логистических операций требует внедрения современных информационно-аналитических решений, способных охватывать все этапы цепей поставок. Участники логистических систем заинтересованы во внедрении таких цифровых инструментов, которые позволяют отслеживать перемещение грузов в режиме реального времени, проводить электронные торги, осуществлять онлайн-мониторинг и оптимизировать маршруты.

Это, в свою очередь, способствует повышению конкурентоспособности логистических операторов и расширению контроля со стороны грузовладельцев. Кроме того, широкое распространение получает автоматизация процессов и использование облачных решений, позволяющих снизить затраты на персонал и повысить операционную гибкость. Таким образом, можно прогнозировать дальнейший рост доли инвестиций в информационные технологии в логистике как один из ключевых трендов трансформации глобальных цепей поставок.

Доступность технологий в виде конкретных технических ноу-хау оказывает значительное влияние на развитие международных цепочек поставок, способствуя повышению мобильности логистического бизнеса и ускорению процессов адаптации к меняющимся условиям глобального рынка. Одним из важных, но пока недостаточно развитых направлений инвестирования остаются вложения в человеческий капитал, несмотря на его критическую значимость для эффективного управления логистическими процессами [3].

В настоящее время их удельный вес в структуре общих инвестиций в логистику остается крайне низким (рис. 4) [5]. При этом квалифицированные кадры, обладающие цифровыми и управленческими компетенциями, становятся ключевым ресурсом для внедрения инноваций и повышения устойчивости цепей поставок.

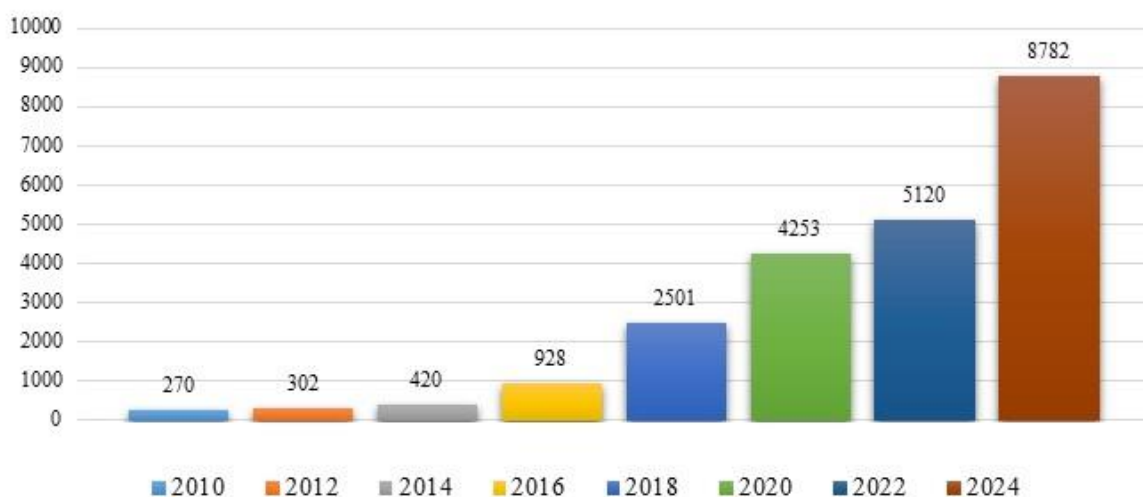


Рис. 4. Динамика инвестиций в сфере логистики и управлении цепями поставок

Наряду с этим необходимо выделить ряд системных проблем, сдерживающих инвестиционную активность в сфере логистики. Одной из ключевых проблем является недостаточная информированность органов государственной власти о реальных потребностях, ограничениях и потенциале развития транспортно-логистической отрасли. Это затрудняет формирование эффективной институциональной среды и принятие стратегических решений. Особенности развития логистической инфраструктуры также проявляются в дисбалансе между вниманием к пассажирским перевозкам и необходимостью модернизации грузовых логистических коридоров, особенно в части мультимодальных перевозок, которые требуют особого подхода к координации различных видов транспорта.

Мультимодальные перевозки уже сегодня занимают значительную долю в международной логистике, однако их инфраструктурная поддержка зачастую отстаёт от растущих потребностей бизнеса, в то время как большинство инфраструктурных программ ориентировано преимущественно на пассажирский транспорт [12].

Второй важной проблемой, препятствующей эффективному инвестированию в развитие цепей поставок, является сложность процедуры оценки инфраструктурных проектов, реализация которых затрагивает широкий круг заинтересованных сторон. Эти проекты оказывают влияние не только на компании, непосредственно вовлечённые в строительство и эксплуатацию объектов, но и на органы государственной власти, а также и на население, чьи интересы рассматриваются через призму получения положительного социального эффекта.

Оценка таких проектов осложняется многофакторностью и отсутствием единой методики, способной охватить все аспекты логистических инноваций. В частности, необходимо учитывать разнообразие логистических затрат, потенциальные выгоды и риски для различных участников – от инноваторов и строительных компаний до логистических посредников

разного уровня. Органы власти, как правило, ориентированы на макроэкономические и социальные эффекты, в то время как бизнес-структуры стремятся к возврату инвестиций и повышению операционной эффективности. Различие в целях и подходах к оценке приводит к дополнительным институциональным барьерам при принятии решений о финансировании инфраструктурных проектов, что замедляет реализацию инновационных инициатив в логистике и снижает привлекательность отрасли для потенциальных инвесторов [10].

Как показывает практика, при оценке инвестиционных проектов, связанных с развитием цепей поставок, государственные органы, как правило, учитывают лишь ограниченное число факторов. Основное внимание уделяется таким аспектам, как воздействие проекта на окружающую среду, обеспечение безопасности, влияние на операционные и капитальные расходы бюджета, а также выгоды для перевозчиков и грузоотправителей. Экономический эффект – в частности, создание новых рабочих мест или стимулирование роста логистического рынка – может приниматься во внимание, но, как правило, только при реализации крупномасштабных инициатив.

Вместе с тем преимущества, связанные с развитием цепей поставок и расширением международной торговли, нередко остаются вне сферы анализа, в результате чего совокупные выгоды от реализации инфраструктурных проектов недооцениваются. Недостаточно проработан и подход к оценке положительных эффектов. Например, рост эффективности цепочек поставок зачастую измеряется исключительно через экономические параметры, отражающие связь между снижением транспортных затрат и выгодами для национальной промышленности.

Однако преимущества развития поставок выходят за рамки только прямой экономии: они включают снижение логистических издержек, ускорение доставки товаров, что позволяет сократить расходы на оборотные средства и повысить надёжность всей цепи поставок, а также увеличение доходов за счёт внедрения новых бизнес-моделей и установления новых деловых связей. Эти эффекты варьируются в зависимости от отраслевой специфики и структуры товарных потоков в конкретных регионах, что требует более комплексного и междисциплинарного подхода к оценке инвестиционных инициатив в логистике [1].

Одной из ключевых проблем, сдерживающих развитие инвестиционных процессов в сфере инновационных логистических технологий, является отсутствие единой методологии оценки инвестиционных проектов, адаптированной для использования органами государственной власти. В условиях необходимости системных решений в транспортно-логистической сфере требуется не только комплексная оценка инвестиционных характеристик проектов, но и совершенствование механизмов анализа со стороны регулирующих органов с учётом всех потенциальных эффектов от развития цепей поставок.

Эффективное инвестирование невозможно без участия широкого круга заинтересованных сторон, включая отраслевые ассоциации, которые способны формировать обратную

связь с правительственными структурами и информировать их о приоритетах участников логистических цепей. Такое взаимодействие представляет собой основу для развития устойчивого государственно-частного партнёрства.

Инвестиции в инновационные технологии в логистике не только способствуют повышению операционной эффективности, но и играют важную роль в обеспечении безопасности международной торговли и грузоперевозок, особенно в условиях роста системных уязвимостей. Совместные усилия государства и бизнеса в этом направлении могут привести к значительным улучшениям в сфере регуляторного обеспечения и практической реализации мер по защите логистических цепей.

Особое внимание при инвестировании в безопасность должно уделяться устойчивому тренду на экологизацию логистики, при этом во многих странах экологические стандарты уже закреплены в законодательстве. Экономические выгоды от таких инвестиций должны учитывать как интересы государства в повышении уровня безопасности, так и стремление частного сектора к оптимизации бизнес-процессов. При этом важно соблюдать принципы рациональности, оптимальности и сбалансированности доходов и расходов.

Заключение. Интеграция вопросов безопасности в логистические цепи способствует снижению инвестиционных рисков и повышает уровень доверия со стороны инвесторов, что, в свою очередь, стимулирует рост объёмов инвестиций. Инновационные процессы обеспечивают целый ряд преимуществ: ускорение доставки, повышение клиентоориентированности, а также мультипликативный эффект для смежных отраслей экономики.

Развитие цепей поставок напрямую зависит от структуры и объёмов инвестиционной активности, которые варьируются в зависимости от специфики логистической отрасли и транспортной инфраструктуры конкретных стран. В этих условиях основными направлениями инвестиционной политики в сфере логистических инноваций становятся активизация государственно-частного партнёрства, развитие методических подходов к оценке инфраструктурных и транспортных проектов, а также совершенствование нормативно-правовой базы, регулирующей внедрение логистических инноваций.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Алиев, У. М. Внедрение технологий Big Data в управлении информационными системами // Стратегия развития Нового Узбекистана в обеспечении качественного образования и заботы о человеке. Сборник научных трудов. Курск, 2023. С. 131-133.
2. Баранов, И. Н., Лебедева, М. С. Развитие транспортно-логистической инфраструктуры северного завоза: актуальные проблемы и решения. М.: Фонд Росконгресс, 2024. 52 с.
3. Данилова Н. А. Роль человеческого капитала в развитии логистических систем в условиях цифровой экономики // Вестник ЮУрГУ. Серия: Экономика и менеджмент. 2022. Т. 16. № 3. С. 88-95.

4. Европейская экономическая комиссия ООН. Доля экспорта в ВВП различных стран за 2005–2024 годы. URL: <https://w3.unece.org/PXWeb/ru/Table?IndicatorCode=4>
5. Жильцов, С. С., Пономарёва, А. В. Динамика инвестиций в логистику и развитие цепей поставок в условиях цифровой трансформации // Вестник транспорта Российской Федерации. 2023. № 5. С. 55-61. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=49903647> (дата обращения: 10.04.2025).
6. Капелюшников, А. И., Егоров, А. В. Транспортная отрасль России: итоги 2024 года и стратегические ориентиры развития. СПб.: INFOLine, 2025. 74 с.
7. Росконгресс. Развитие транспортно-логистической инфраструктуры северного завоза: актуальные проблемы и решения 2024. Москва: Фонд Росконгресс, 2024. URL: <https://roscongress.org/materials/razvitie-transportno-logisticheskoy-infrastruktury-severnogo-zavoza-aktualnye-problemy-i-resheniya-2/> (дата обращения: 11.04.2025).
8. Соловьёв, А. Н. Развитие складской логистики в Китае в контексте стратегии «Один пояс – один путь» // Экономика и управление: проблемы, решения. 2023. № 10 (162). С. 72-78. URL: <https://journals.bsu.by/index.php/economy/article/download/2275/2310> (дата обращения: 13.04.2025).
9. Талипова, Н., Ниязалиев, Ж. Моделирование внешнеэкономических процессов стран Центральной Азии // Общество и экономика. 2020. № 7. С. 52-63.
10. Талипова, Н. Т. Стратегическое управление в системе современного менеджмента // Современный менеджмент: проблемы, анализ тенденций, перспективы развития. Материалы V международной научно-практической конференции преподавателей, аспирантов, магистрантов, студентов. Курск, 2023. С. 368-373.
11. Талипова, Н. Т. Цифровая экономика в будущем информационном пространстве // Современные проблемы, тенденции и перспективы социально-экономического развития. Сборник статей X Международной научно-практической конференции Института экономики и управления СурГУ. Отв. за выпуск: О. Н. Галюта, М. А. Морданов, А. Ю. Ситникова. Сургут, 2021. С. 166-169.
12. Умарова, Ш. А. Факторы развития региональной логистики в Республике Узбекистан // Актуальные проблемы экономической деятельности и образования в современных условиях. сборник XV Международной научно-практической конференции. Оренбургский филиал РЭУ им. Г. В. Плеханова. Волгоград, 2020. С. 28-33.
13. INFOLine. Транспортная отрасль России. Итоги 2024 года и тенденции 2025 года. Санкт-Петербург: INFOLine, 2025. URL: <https://infoline.spb.ru/shop/issledovaniya-runkov/page.php?ID=288287> (дата обращения: 10.04.2025).
14. Statistics database ([s.a.]) // World Trade Organization. URL: <http://stat.wto.org/Home/WSDBHome.aspx?Language=>

15. The White House. Building a Better America: A Guidebook to the Bipartisan Infrastructure Law. – Washington, D. C., 2022. 53 p. URL: https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2022/01/BUILDING-A-BETTER-AMERICA_FINAL.pdf (дата обращения: 13.04.2025).

16. World trade statistical review (2024) // World Trade Organization. URL: https://www.wto.org/english/press/statements/wts2024_e/wts2126_e.pdf.

REFERENCES

1. Aliev, U. M. Vnedrenie tekhnologij Big Data v upravlenii informacionnymi sistemami // Strategiya razvitiya Novogo Uzbekistana v obespechenii kachestvennogo obrazovaniya i zaboty o cheloveke. Sbornik nauchnyh trudov. Kursk, 2023. S. 131-133.

2. Baranov, I. N., Lebedeva, M. S. Razvitie transportno-logisticheskoy infrastruktury severnogo zavoza: aktual'nye problemy i resheniya. M.: Fond Roskongress, 2024. 52 s.

3. Danilova N. A. Rol' chelovecheskogo kapitala v razvitii logisticheskikh sistem v usloviyakh cifrovoj ekonomiki // Vestnik YuUrGU. Seriya: Ekonomika i menedzhment. 2022. T. 16. № 3. S. 88–95.

4. Evropejskaya ekonomicheskaya komissiya OON. Dolya eksporta v VVP razlichnyh stran za 2005–2024 gody. URL: <https://w3.unece.org/PXWeb/ru/Table?IndicatorCode=4>

5. Zhil'cov, S. S., Ponomaryova, A. V. Dinamika investitsij v logistiku i razvitie cepej postavok v usloviyakh cifrovoj transformacii // Vestnik transporta Rossijskoj Federacii. 2023. № 5. S. 55–61. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=49903647> (data obrashcheniya: 10.04.2025).

6. Kapelyushnikov, A. I., Egorov, A. V. Transportnaya otrasl' Rossii: itogi 2024 goda i strategicheskie orientiry razvitiya. SPb.: INFOLine, 2025. 74 s.

7. Roskongress. Razvitie transportno-logisticheskoy infrastruktury severnogo zavoza: aktual'nye problemy i resheniya 2024. Moskva: Fond Roskongress, 2024. URL: <https://roscongress.org/materials/razvitie-transportno-logisticheskoy-infrastruktury-severnogo-zavoza-aktualnye-problemy-i-resheniya-2/> (data obrashcheniya: 11.04.2025).

8. Solov'yov, A. N. Razvitie skladskoj logistiki v Kitae v kontekste strategii «Odin poyas – odin put'» // Ekonomika i upravlenie: problemy, resheniya. 2023. № 10 (162). S. 72–78. URL: <https://journals.bsu.by/index.php/economy/article/download/2275/2310> (data obrashcheniya: 13.04.2025).

9. Talipova, N., Niyazaliev, Zh. Modelirovanie vneshneekonomicheskikh processov stran Central'noj Azii // Obshchestvo i ekonomika. 2020. № 7. S. 52-63.

10. Talipova, N. T. Strategicheskoe upravlenie v sisteme sovremennogo menedzhmenta // Sovremennyy menedzhment: problemy, analiz tendencij, perspektivy razvitiya. Materialy V mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoy konferencii prepodavatelej, aspirantov, magistrantov, studentov. Kursk, 2023. S. 368-373.

11. Talipova, N. T. Cifrovaya ekonomika v budushchem informacionnom prostranstve // *Sovremennye problemy, tendencii i perspektivy social'no-ekonomicheskogo razvitiya*. Sbornik statej X Mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoy konferencii Instituta ekonomiki i upravleniya SurGU. Otv. za vypusk: O. N. Galyuta, M. A. Mordanov, A. Yu. Sitnikova. Surgut, 2021. S. 166-169.
12. Umarova, Sh. A. Faktory razvitiya regional'noj logistiki v Respublike Uzbekistan // *Aktual'nye problemy ekonomicheskoy deyatel'nosti i obrazovaniya v sovremennykh usloviyah*. sbornik XV Mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoy konferencii. Orenburgskij filial REU im. G. V. Plekhanova. Volgograd, 2020. S. 28-33.
13. INFOLine. Transportnaya otasl' Rossii. Itogi 2024 goda i tendencii 2025 goda. Sankt-Peterburg: INFOLine, 2025. URL: <https://infoline.spb.ru/shop/issledovaniya-rynkov/page.php?ID=288287> (data obrashcheniya: 10.04.2025).
14. Statistics database ([s.a.]) // World Trade Organization. URL: <http://stat.wto.org/Home/WSDBHome.aspx?Language=>
15. The White House. Building a Better America: A Guidebook to the Bipartisan Infrastructure Law. – Washington, D. C., 2022. 53 p. URL: https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2022/01/BUILDING-A-BETTER-AMERICA_FINAL.pdf (дата обращения: 13.04.2025).
16. World trade statistical review (2024) // World Trade Organization. URL: https://www.wto.org/english/rese/statesmen/wts2024_e/wts2126_e.pdf.

Информация об авторах

Нигора Тулкуновна Талипова, кандидат экономических наук, профессор, заведующая кафедры «Международная экономика и бизнес», Ташкентского филиала «РЭУ им. Г. В. Плеханова», 100164, Республика Узбекистан, г. Ташкент, Мирзо-Улугбекский район, массив Ялангач, улица Шахриобод, дом 3, nigoratal@gmail.com, SPIN-код: 2440-4153, AuthorID: 398320.

Рамина Алишеровна Назаралиева, исследователь кафедры «Международная экономика и бизнес», Факультета экономики и бизнеса Ташкентского филиала «РЭУ им. Г. В. Плеханова», 100164, Республика Узбекистан, г. Ташкент, Мирзо-Улугбекский район, массив Ялангач, улица Шахриобод, дом 3, raminazaralieva9@gmail.com.

Information about Authors

Nigora T. Talipova, Candidate of Economic Sciences, Professor, Head of the Department of International Economics and Business, Tashkent branch of the Plekhanov Russian University of Economics, 100164, Republic of Uzbekistan, Tashkent, Mirzo-Ulugbek district, Yalangach massif, Shakhriobod street, house 3, nigoratal@gmail.com, SPIN-код: 2440-4153, AuthorID: 398320.

Ramina A. Nazaralieva, Researcher of the Department of International Economics and Business, Faculty of Economics and Business, Tashkent branch of the Plekhanov Russian University of Economics, 100164, Republic of Uzbekistan, Tashkent, Mirzo-Ulugbek district, Yalangach massif, Shakhriobod street, house 3, raminazaralieva9@gmail.com.

Для цитирования: Талипова Н. Т., Назаралиева Р. А. Моделирование влияния инвестиций на развитие инновационных логистических технологий // Парадигмы управления, экономики и права. 2025. Т. 6, № 2 (16). С. 70-82. URL: https://paradigmy34.ru/issues/Parad_2025_N2.pdf.